Créer un compte Se connecter

Article Discussion Lire Modifier le code Historique Rechercher

WIKIPÉDIA
L'encyclopédie libre

Navigation
Accueil
Portails thématiques
Article au hasard
Contact

Contribuer
Débuter sur Wikipédia
Aide
Communauté
Modifications récentes
Faire un don

Imprimer / exporter
Créer un livre
Télécharger comme PDF
Version imprimable

Outils
Pages liées
Suivi des pages liées
Importer un fichier
Pages spéciales
Adresse de cette version
Information sur la page
Élément Wikidata
Citer cette page

Autres langues
Afrikaans
العربية
Azərbaycanca
Беларуская (тарашкевіца)
Български
Čeština
Dansk
Deutsch
English
Español
فارسی
Suomi
Galego
Hrvatski
Magyar
Հայերեն
Bahasa Indonesia
Italiano
日本語
ქართული
한국어
Lietuvių
Македонски
Bahasa Melayu
Nederlands
Polski
پښتو
Português
Română
Русский

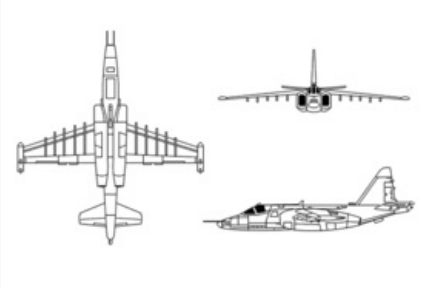
Soukhoï Su-25

Le **Soukhoï Su-25** (code OTAN *Frogfoot*) est un avion d'attaque au sol, de soutien aérien rapproché et d'attaque antichar développé par l'URSS dans les années 1970. Il a été construit à un millier d'exemplaires et a été exporté vers de nombreux pays étrangers. Le Su-25 était toujours en service dans plusieurs armées en 2013. Il est le 8e avion de combat le plus utilisé dans le monde en 2012 avec, selon une estimation, 847 appareils en activité soit 3 % de la flotte mondiale d'avions de combat[1]. Il peut être considéré comme le descendant du Iliouchine Il-2 Sturmovik.

Soukhoï Su-25

Un Su-25 géorgien.

Constructeur	Soukhoï
Rôle	Avion d'attaque au sol
Statut	En service
Premier vol	22 février 1975
Mise en service	1981
Nombre construits	1 024
Équipage	
	1
Motorisation	
Moteur	Toumansky R-95 Sh puis R-195
Nombre	2
Type	Turboréacteur
Poussée unitaire	44,13 kN
Dimensions	



Envergure	15,05 m
Longueur	14,50 m
Hauteur	4,95 m
Surface alaire	37,60 m^2
Masses	
À vide	9 200 kg
Carburant	2 930 kg
Avec armement	14 400 kg
Maximale	19 300 kg
Performances	
Vitesse maximale	(au niveau de la mer, lisse) 950 km/h (Mach 0,79)
Vitesse de décrochage	160 km/h
Plafond	7 000 m

Sommaire

1 Conception
1.1 Première génération (Su-25)
1.2 Seconde génération (Su-25T)
1.3 Programmes de remise à niveau (Su-25SM et KM)
2 Caractéristiques
3 Variantes
4 Engagements
5 Pays utilisateurs
5.1 Anciens utilisateurs
6 Notes et références
6.1 Bibliographie
7 Voir aussi
7.1 Développement lié
7.2 Aéronefs comparables
7.3 Ordre de désignation
7.4 Articles connexes
7.5 Liens externes

Conception [modifier le code]

Première génération (Su-25) [modifier le code]

En 1968, l'URSS lança un programme destiné à équiper son armée de l'air d'un avion de soutien rapproché (Close Air Support) capable d'intervenir directement sur le front de bataille, ce qui supposait une grande manœuvrabilité et une bonne capacité à encaisser des tirs. Une vitesse subsonique était jugée suffisante. Le constructeur Soukhoï travaillait sur un projet désigné en interne T-8, qui subit quelques modifications (réacteurs plus puissants, augmentation de la charge emportée, etc.) avant d'être déclaré vainqueur de la compétition.

Le premier prototype fit son vol inaugural le 22 février 1975, propulsé par deux réacteurs Tumanski R-95Sh de 4500 kg/p chacun. Il s'agissait d'une version sans post-combustion du réacteur du MiG-21, qui s'était imposée en remplacement des Mikulin RD-9 initialement prévus grâce à sa puissance plus élevée et sa fiabilité reconnue. Un second prototype décolla fin décembre 1975 avec quelques changements comme un canon de 30 mm à la place du canon de 23 mm, des aérofreins, et des ailerons modifiés. L'avionique était en grande partie empruntée aux Su-17/Su-20, tandis que le système laser placé dans le nez était proche de celui du MiG-27.

Le premier avion de série sortit d'usine en 1979. En 1980, deux exemplaires furent envoyés en Afghanistan pour évaluer leurs capacités. Ils effectuèrent une centaine de vols d'essais, dont 40 à

Simple English
Slovenčina
Slovenščina
Српски / srpski
Svenska
Türkçe
Українська
Tiếng Việt
中文
Modifier les liens

50 missions d'attaque réelles. Les livraisons aux unités opérationnelles commencèrent en 1981. En cours de production, le réacteur R-95Sh fut remplacé par un R-195 d'une puissance équivalente mais capable d'encaisser plus de dommages. L'expérience des missions en Afghanistan conduisirent à installer une cloison coupe-feu entre les deux réacteurs, un système extincteur d'incendie et des lance-leurres.

Rayon d'action	550 km
Armement	
Interne	1 canon de 30 mm avec 250 obus
Externe	4 000 kg de charge (missiles antichar, roquettes, bombes, etc.)

modifier

Une version Su-25UB biplace destinée à l'entraînement, mais conservant des capacités de combat, fut commandée à la fin des années 1970. Le prototype fit son premier vol le 10 août 1985 et la production en série commença l'année suivante. Soukhoï en dériva une version Su-25UTG destinée à l'entraînement des pilotes de l'aviation navale russe, dépourvue de tout armement mais équipée d'une crosse d'appontage et avec une structure renforcée.

Seconde génération (Su-25T) [modifier le code]

En 1976, Soukhoï commença à travailler sur une version Su-25T spécialisée dans la lutte anti-char, avec une autonomie plus grande, pouvant opérer de jour comme de nuit, et par tous les temps. La cellule de cette nouvelle version est basée sur celle du biplace Su-25UB, mais l'avion est un monoplace : en fait, le siège arrière et la bosse dorsale qui le prolonge ont été utilisés pour installer de l'avionique et du carburant supplémentaire. Les nouveaux équipements électroniques sont un système de visée Shkval (caméra TV + laser), un système de navigation et d'attaque Voskhod (altimètre radar, centrale à inertie, récepteurs de navigation par radio, etc.) ainsi que des systèmes de contre-mesures et de défense électronique (brouilleur électromagnétique, brouilleur infrarouge, etc.).

Désigné T-8M1, le prototype du Su-25T a fait son premier vol le 17 août 1984 et l'avion effectua les différentes campagnes d'essais jusqu'à la fin des années 1980. À cause de la chute de l'URSS, seuls dix exemplaires de série furent produit. Le constructeur continua malgré tout à améliorer l'avion, aboutissant au Su-25TM (ou Su-39) dont trois prototypes furent construits à la fin des années 1990. Le Su-25TM est capable d'utiliser des systèmes de visée plus performants, d'apponter sur porte-avions, ainsi que de tirer les missiles AA-12 Adder et AS-20 Kayak. Aucune commande de cette version n'a cependant été enregistrée pour le moment.

Un des prototypes du Su-25TM/Su-39

Programmes de remise à niveau (Su-25SM et KM) [modifier le code]

À la fin des années 1990, un programme de modernisation des Su-25 russes a été lancé : nouveau système de navigation et d'attaque Pantera, récepteur GLONASS, révision et renforcement de la structure, etc. Le premier des deux Su-25SM a fait son vol inaugural le 3 mars 2002.

De façon similaire, une modernisation du Su-25K (version d'export) a été proposée en collaboration avec la société israélienne Elbit Systems : le Su-25KM « Scorpion[2] ». Cette version dispose d'un poste de pilotage totalement revu avec des écrans couleurs multi-fonction, un système HOTAS, un GPS couplé avec un système de défilement de carte, etc. Le démonstrateur a fait son premier vol le 18 avril 2001.

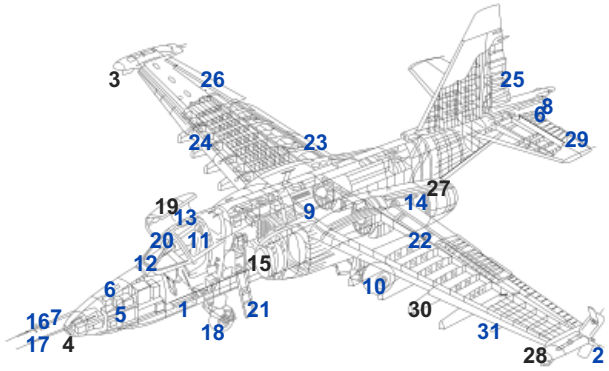
Aucune commande ferme n'a cependant été encore enregistré pour ces deux versions.

Caractéristiques [modifier le code]

Le cockpit, muni d'un affichage tête haute, est protégé par un blindage en titane d'une épaisseur de 17 mm. La voilure, au dièdre négatif prononcé, est fine et dispose de becs de bord d'attaque et de volets à double fente qui garantissent au *Frogfoot* de bonnes performances en matière de décollage (450 m) et de manœuvrabilité.

L'appareil possède plusieurs systèmes de guerre électronique installés à l'intérieur de l'avion, un transpondeur IFF, ainsi que des récepteurs passifs d'alerte radar installés dans le cône de queue et aux extrémités d'aile (qui préviennent le pilote qu'un radar ennemi est en train d'illuminer l'avion).

Le Su-25 est un avion peu cher, d'une grande robustesse et très efficace. Son équivalent américain est le Fairchild A-10 Thunderbolt II.



Légende

- **1:** Canon SPM-17A
- **2:** Aérofrein
- **11:** Siège éjectable K-36L
- **12:** Vitre blindée
- **23:** Dispositif hypersustentateur
- **24:** Bec de

- **3:** Contre-mesure électronique
- **4:** Laser Station Maple-PS
- **5:** Avionique
- **6:** Système d'identification friend or foe
- **7:** Tube de Pitot
- **8:** Parachute de freinage
- **9:** Réservoirs
- **10:** Train d'atterrissage principal
- **13:** Périscope
- **14:** Turboréacteur
- **15:** Prise d'air
- **16:** Radionavigation
- **17:** Tube de Pitot
- **18:** Train d'atterrissage avant
- **19:** Verrière
- **20:** Viseur TSA-17
- **21:** Echelle à articulation
- **22:** Longeron sécurité
- **25:** Empennage
- **26:** Aileron
- **27:** Contre-mesures infrarouges ASO-2V
- **28:** Récepteur d'alerte radar SPO-15
- **29:** Volets de queue
- **30:** Point d'attache CDD-25
- **31:** Démarreur AAP-60[3]

Variantes [modifier le code]

- Su-25 « Frogfoot A » : version initiale (environ 580 exemplaires)
- Su-25BM : version destinée au tractage de cibles (50 exemplaires)
- Su-25K : version d'export du Su-25 (environ 180 exemplaires)
- Su-25KM : version modernisée du Su-25K
- Su-25T : version améliorée pour la lutte anti-char (10 exemplaires)
- Su-25TM / Su-39 : version modernisée du Su-25T, capable d'être utilisé sur porte-avions, et de tirer certains missiles air-mer.
- Su-25SM : version modernisée du Su-25
- Su-25UB : « Frogfoot B » : version biplace d'entraînement (150 exemplaires ?)
- Su-25UBM : version biplace d'entrainement modernisé et porté au même standard que le Su-25SM[4]
- Su-25UBK : version d'export du Su-25UB (20 exemplaires ?)
- Su-25UTG : version d'entrainement navalisée (10 exemplaires ?)
- Su-28 : version d'entraînement présentant une réduction de l'avionique et n'emportant pas de système d'arme, premier vol en 1987.

Engagements [modifier le code]

Le Su-25 a été engagé lors de plusieurs conflits ou crises locales. On citera principalement :

- la guerre d'Afghanistan (1979-1989), pendant laquelle les Su-25 soviétiques combattirent les Moudjahid. 23 avions auraient été perdus lors de ce conflit.
- la guerre Iran-Irak (1980-1988). Un Su-25 irakien aurait été abattu par l'aviation iranienne.
- la guerre du Golfe (1990-1991), pendant laquelle deux Su-25 irakiens ont été abattus par des avions de chasse américains.
- la Tchétchénie (depuis 1991). Au moins 5 avions ont été perdus par la Russie[5].
- la guerre du Haut-Karabagh, les Su-25 étaient engagés des deux côtés et ont fourni un appui important pour les troupes au sol.
- en novembre 2004, des Su-25 ivoiriens bombardent les troupes françaises faisant neuf victimes. En représailles, deux d'entre eux seront détruits au sol par l'armée française (voir Guerre civile de Côte d'Ivoire).
- les Su-25 géorgiens et russes (dont un certain nombre en version modernisée Su-25SM qui y ont reçu leurs baptême du feu[6]) sont intervenus lors de la guerre d'Ossétie du Sud de 2008. Plusieurs avions ont été perdus par les deux pays lors de ce conflit.

Soukhoï Su-25 irakien abattu durant l'opération Tempête du Désert.

- Le 1er novembre 2012, deux Su-25 iraniens auraient tiré des salves de canon sur un drone MQ-1 Predator de l'United States Air Force, 16 miles nautiques au large des côtes iraniennes. Le gouvernement iranien a affirmé que le drone avait violé son espace aérien[7,8,9].
- le soulèvement pro-russe en Ukraine (depuis 2014), pendant lequel deux Su-25 ukrainiens ont été perdus.
- l'offensive au nord de l'Irak (2014) a été l'événement déclencheur de la livraison de Su-25 à l'Irak.

Pays utilisateurs [modifier le code]

- Russie (199)
  - Force aérienne russe - Celle-ci a reçu un petit nombre de variantes antichars Su-25T, qui ont été testés dans des conditions de combat en Tchétchénie. En 2014, la force aérienne russe semblait posséder encore 195 Su-25, toutes versions confondues, en service[10].
  - Aviation navale russe - En 2014, seul 4 Su-25 étaient encore en service au sein de la marine russe.
- Angola (15)
  - Force aérienne nationale angolaise - Un accord a été conclu au début de l'année 1988 entre l'Union soviétique et l'Angola qui a organisée la livraison d'un escadron de Su-25. Le contrat comprenait 12 monoplaces Su-25K et deux biplaces Su-25UBK. Plus tard, ces avions ont été complétées par d'autres livraisons comprenant au moins trois avions biplaces[11]. 15 Su-25 sont aujourd'hui encore en service au sein de la force aérienne angolaise[10].

- Arménie (14)
  - Force aérienne arménienne - Après l'éclatement de l'Union soviétique, l'Arménie n'avait pas de Su-25 dans son inventaire, mais après le début de la guerre du Haut-Karabagh, en 1991-1992, la jeune République indépendante d'Arménie a officieusement acquis un petit nombre d'avions, y compris un Su-25K qui a été volé à la force aérienne géorgienne, le 15 novembre 1993, par le capitaine géorgien Sergey Zhitnikov[12]. En 2005, elle rachète dix Su-25 à l'Arménie. Elle compte aujourd'hui 14 exemplaires dans son inventaire[10].
- Azerbaïdjan (11)
  - Force aérienne azerbaïdjanaise - Comme l'Arménie après l'effondrement de l'URSS, l'Azerbaïdjan n'a pas hérité de Su-25, mais un seul avion a été obtenue en avril 1992 à la suite de la défection d'un pilote depuis la base de la force aérienne russe de Sital-Chai. Après l'incident, l'Azerbaïdjan a acquis au moins cinq Su-25 par des canaux non officiels, et un autre aéronef a été obtenu à la suite d'une autre défection, cette fois de l'armée de l'air géorgienne. D'autres avions sont soupçonnés d'avoir été acquis plus tard. Aujourd'hui, sur les 19 appareils acquis, l'inventaire azerbaïdjanais compte 1 Su-25UB et 17 Su-25.
- Biélorussie, (69)
  - Force aérienne et de défense aérienne de la République de Biélorussie - Après l'éclatement de l'Union soviétique, la Biélorussie a été le deuxième Etat membre de la CEI, après la Russie, à posséder le plus de Su-25. En 2004, soixante-dix Su-25 et six Su-25UB sont signalés opérationnels et concentrées à Lida. En 2014, la Biélorussie possédait 69 exemplaires en activité[10].
- République démocratique du Congo (4)[10]
  - Force aérienne du Congo - À la fin de l'année 1999, l'usine de fabrication de Tbilissi Aerospace a signé un contrat avec la République démocratique du Congo pour la livraison de 10 Su-25K. L'accord a été évalués à 6 millions de dollars US, et les quatre premiers appareils ont été livrés à bord d'un An-124 en novembre 1999. Les six avions restants ont été livrés en janvier 2000. Un avion s'est écrasé en décembre 2006, lors d'un vol de routine, tandis qu'un autre s'est écrasé le 30 juin 2007, au cours d'une démonstration lors du jour de l'indépendance du Congo.

Binôme de Su-25 russes.

- Corée du Nord (34)
  - Force aérienne populaire de Corée - La Corée du Nord a été le premier pays d'Asie à obtenir le Su-25. Dans la période allant de la fin de 1987 jusqu'en 1989, la RPDC a acquis un total de 32 monoplace Su-25K et quatre Su-25UBK. 34 exemplaires sont encore en service aujourd'hui sur la base de Sunchon[10].
- Gambie (1)
  - Force aérienne gambienne
- Géorgie (11)
  - Force aérienne géorgienne - Seul un petit nombre de Su-25 monoplaces ont été introduis au sein inventaire de la force aérienne géorgienne nouvellement formée, ces appareils ayant été laissé dans l'usine de la manufacture d'aéronef de Tbilissi au moment de l'indépendance de la Géorgie. En 2014, la Géorgie possédait 7 Su-25KM, 3 Su-25 et 1 Su-25UB[13, 10].
- Guinée équatoriale (4)
  - Force aérienne de Guinée équatoriale - En 2005, quatre Su-25 dont 2 biplaces de combat Su-25UB ont été livrés à la *Fuerza Aérea de Guinea Ecuatorial*. L'état actuel de ses appareils est inconnu.
- Haut-Karabagh (2)
  - Force aérienne du Haut-Karabagh
- Irak (12)
  - Force aérienne irakienne - Au cours de la première phase de la guerre Iran-Irak, l'Irak a approché l'Union soviétique avec une demande d'achat d'une grande variété de matériel militaire. En conséquence, l'Irak est devenu le premier pays n'appartenant pas au Pacte de Varsovie à obtenir des Su-25K et Su-25UBK. On croit que l'Irak a reçu un total de 73 Su-25, dont quatre biplaces Su-25UBK. En janvier 1998, l'Armée de l'Air irakienne possédait encore 12 Su-25, et au moins trois Su-25K ont été observés lors d'une manifestation sur Bagdad en décembre 2002. Cependant, les autres Su-25 ont été éliminés immédiatement après l'invasion de l'Irak en 2003. En 2014, à la suite de l'avancé des forces de l'EIIL, l'IQAF a signé un accord avec la Russie et la Biélorussie pour l'achat de Su-25 dont les cinq premiers sont arrivés le 28 juin 2014. Sept autres, provenant de l'Iran voisin, ont été livrés le 1er juillet 2014, dont la majorité ont participé à la guerre du Golfe.
- Iran (6)
  - Forces aériennes des Gardiens de la révolution islamique - Le 21 janvier 1991, sept Su-25 irakiens ont été transférés à l'Iran afin de trouver un refuge temporaire suite aux attaques des grands aérodromes durant l'opération Tempête du désert. Ces avions irakiens ont été interprétés par les Iraniens comme un cadeau de leur ancien adversaire, et ont été saisis par l'armée iranienne. Cependant, en raison du manque de pièces de rechange, de documentation et de formation des pilotes, ces avions n'ont jamais été utilisés par la force aérienne de la République islamique d'Iran. Les forces aériennes des Gardiens de la révolution islamique ont ajouté au moins six nouveaux avions à son inventaire et ont depuis, probablement, restauré les Su-25 ex-

irakiens en état de vol. Le 1er juillet 2014, à la suite de l'avancé des forces de l'EIIL en Irak, l'Iran transfère 7 Su-25 à la force aérienne irakienne.

- Kazakhstan (14)
  - La force de défense aérienne du Kazakhstan a reçu 12 monoplaces Su-25 et deux biplaces Su-25UB en décembre 1995 en échange des bombardiers stratégiques Tu-95MS *Bear-H* qui étaient restés sur le sol kazakh à la suite de l'effondrement de l'URSS. Les Su-25 kazakhs sont situés sur la base aérienne de Chimkent, dans le sud du pays.

Su-25 de la force aérienne kazakh.

- Niger (2)
  - Escadrille nationale du Niger
- Ouzbékistan (20)
  - Force aérienne et défense aérienne ouzbèke - Jusqu'en 1990, un centre de formation de pilote de la force aérienne soviétique, équipé d'environ 20 Su-25, Su-25UB, et de variantes Su-25BM, était situé sur la base aérienne de Chirchik, en Ouzbékistan. En 1991, un petit nombre de Su-25 ont également été situé sur la base aérienne de Djizak, mais après 1991, tous les Su-25 en Ouzbékistan ont été concentrés à Chirchik, exploité par le 59e Régiment d'aviation de chasseurs-bombardiers de l'armée de l'air soviétique. Après l'effondrement de l'Union soviétique, tous les Su-25 présents sur le territoire de la république indépendante d'Ouzbékistan sont devenus la propriété du nouveau gouvernement.
- Pérou (18)
  - La force aérienne du Pérou a reçu 18 Su-25 à la fin de l'année 1998, la Biélorussie les ayant rénové avant livraison. La cargaison comprenait 10 monoplaces et 8 biplaces Su-25UB. Les avions ont été construis tout juste avant l'effondrement de l'Union soviétique et représentaient donc les versions finales du Su-25 soviétique. On croit que, entre 1998 et décembre 2005, au moins 25 avions légers transportant de la cocaïne ont été abattu par les Su-25 péruviens. En février 2013, les 18 Su-25 sont encore en service, mais seulement 4 avions restent opérationnels.
- Soudan (15)
  - Force aérienne soudanaise aurait reçu 12 Su-25 et 3 Su-25UB[10].
- Tchad (6)
  - La force aérienne tchadienne a acquis un total de six avions (4 Su-25 et Su-25UB 2) auprès de l'Ukraine en 2008.
- Turkménistan (20)
  - Force aérienne et défense aérienne du Turkménistan - Après la chute de l'Union soviétique, la jeune république du Turkménistan a obtenu 46 Su-25 qui avait été démontés pour le stockage au Turkménistan. Conformément à un accord entre la Géorgie et le Turkménistan, en 1999, la société de fabrication Tbilissi Aerospace a rénové 45 de ces appareils pour une utilisation par l'aviation militaire du Turkménistan en échange de la livraison de gaz naturel. Les avions rénovés ont été transférés sur la base aérienne de Ak-Tepe. En 2014, un total de 20 avions semblaient en état de vol[10].

Su-25 soudanais.

- Ukraine (36)
  - Force aérienne ukrainienne - L'Ukraine a obtenu 92 Su-25 de variantes différentes à la suite de l'éclatement de l'URSS et de l'indépendance du pays. Actuellement, la force aérienne ukrainienne exploite 36 Su-25, dont des Su-25UB, Su-25K, Su-25UTG, Su-25M1 et Su-25UBM1[10]. Ils sont utilisés par la 299ème brigade d'aviation tactique de Nikolaïev-Kubakino.

Anciens utilisateurs [modifier le code]

- Union soviétique - Jusqu'à sa dissolution, l'URSS a utilisé ses Su-25 au sein de ses deux forces aériennes :
  - Force aérienne soviétique
  - Aviation navale soviétique
- Bulgarie
  - Force aérienne bulgare - La Bulgarie a été le deuxième pays du Pacte de Varsovie à obtenir le Su-25 avec l'acquisition de ses deux Su-25K et un Su-25UBK en 1985. Les avions ont été commandés afin de remplacer le MiG-17 qui a était l'épine dorsale de la flotte de chasseur-bombardier de l'armée de l'air bulgare depuis de nombreuses années. Vingt Su-25K et trois Su-25UBK ont été commandées et étaient opérationnels sur la base aérienne de Bezmer en 2004. En 2013, les Su-25 bulgares furent retirés du service[14].
- Côte d'Ivoire
  - L'armée de l'air Ivoirienne a reçu 2 monoplace Su-25 et 2 biplaces Su-25UB d'entrainement. En novembre 2004, à la suite du bombardement des positions françaises de Bouaké par des Su-25 ivoiriens, et qui provoqua la mort de neuf soldats français, deux Su-25 sont détruits en représailles sur la base aérienne de Yamoussoukro. Le jour même, l'armée de l'air est démantelée par l'armée française.
- Éthiopie
  - Force aérienne éthiopienne - Une paire de Su-25T et deux biplaces Su-25UBK ont été livrés à l'Éthiopie

durant le premier trimestre de l'année 2000. Les biplaces ont été retirés du service russe et modifiés conformément à une demande spéciale par l'armée de l'air éthiopienne. Depuis l'acquisition de l'avion, les éthiopiens les ont utilisé dans des opérations de combat contre des groupes rebelles érythréens. En 2014, il semblerait que les 10 Su-25 acquis ne soient plus en service[10].

- Macédoine
  - Aviation Militaire de la République de Macédoine - La République de Macédoine a acheté trois monoplaces Su-25 et Su-25UB à la suite des incursions et des attaques menées par les insurgés albanais. L'avion a été fourni par les autorités ukrainiennes, après avoir été retiré du service de la force aérienne ukrainienne. Les avions ont pris leur retraite en 2004, et vendus à la Géorgie en 2005.
- Tchécoslovaquie
  - Force aérienne tchécoslovaque - Les 38 aéronefs ont été transférés aux forces aériennes des états successeurs, avec un rapport de 2:1 en faveur de la République tchèque (25 pour la République tchèque et 13 pour la Slovaquie).
- République tchèque
  - Force aérienne tchèque - Après la dissolution de la Tchécoslovaquie, la République tchèque a acquis vingt-quatre Su-25K et un Su-25UBK. En décembre 2000, les Su-25 tchèques ont été retirés du service et stockés sur la base aérienne de Přerov.

Avion d'attaque au sol Su-25K de la force aérienne tchécoslovaque en 1992.

- Slovaquie
  - La force aérienne slovaque a reçu 12 Su-25K et un Su-25UBK la suite de la dissolution de la Tchécoslovaquie. Les avions étaient basés à la 33e base aérienne slovaque de Malacky-Kuchyna. Ils ont été vendus à l'Arménie.
- Ukraine
  - Aviation navale ukrainienne

Notes et références [modifier le code]

1. ↑ (en) « World Air Forces 2013 », sur *Flight Global*, 11 décembre 2012 (consulté le 26 janvier 2013)
2. ↑ (en) Le Su-25 Scorpion, sur le site de la société Elbit
3. ↑ Bedretdinov 2002.
4. ↑ « communiqué de presse sur le site du constructeur » (Archive • Wikiwix • Archive.is • Google • Que faire ?). Consulté le 2014-07-07
5. ↑ « Two Su-25s crash in Chechnya » (Archive • Wikiwix • Archive.is • Google • Que faire ?). Consulté le 2014-07-07
6. ↑ Les Su-25SM russes ont connu leur baptême du feu en Géorgie
7. ↑ Stewart, Phil. "Iranian warplanes fired on U.S. drone over Gulf: Pentagon." *Reuters,* 5 novembre 2012.
8. ↑ "Iranian fighters 'fired on US drone in Gulf' – Middle East." *Al Jazeera English,* 8 novembre 2012.
9. ↑ Starr, Barbara. "First on CNN: Iranian jets fire on U.S. drone." *CNN,* 8 novembre 2012.
10. ↑ a, b, c, d, e, f, g, h, i, j et k Tone Eye, « World Air Forces 2014 », sur *Flightglobal*, décembre 2013 (consulté le 24 février 2014)
11. ↑ Ciders, « Force aérienne angolaise (Força Aérea Nacional Angolana) », sur *aviationsmilitaires.net*, janvier 2014 (consulté le 6 juillet 2014)
12. ↑ « History of the Air Forces of Georgia », Geo-army.ge (consulté le 12 septembre 2013)
13. ↑ Ciders, « Force aérienne géorgienne (Sak'art'velos Samxedro-sahaero Dzalebi) », sur *aviationsmilitaires.net*, Mars 2013 (consulté le 6 juillet 2014)
14. ↑ [1]

Bibliographie [modifier le code]

- Bangash, M.Y.H. *Shock, Impact and Explosion: Structural Analysis and Design.* Berlin: Springer, 2008. ISBN 978-3-540-77067-1.
- (ru) Il'dar Bedretdinov, *The Su-25 and its modifications* [« Штурмовик Су-25 и его модификации »], Moscou, Bedretdinov i Ko, 2002, 2e éd. (ISBN 978-5-901668-01-6)
- Donald, David. *The Pocket Guide to Military Aircraft and the World's Airforces.* London: Hamlyn, 2004. ISBN 978-0-681-03185-2.
- Donald, David and Daniel J. March. "Sukhoi Su-25 'Frogfoot'." *Modern Battlefield Warplanes*. London: AlRtime Publishing, 2004. ISBN 1-880588-76-5.
- (en) Paul Eden (éditeur), *Encyclopedia of modern military aircraft*, Londres, Amber Books Ltd, 1er juin 2006, 512 p. (ISBN 978-1904687849).
- (en) Yefim Gordon, *Sukhoi Su-25*, New York, IP Media, Inc., 2005 (ISBN 1-932525-02-5)
- (en) Yefim Gordon, *Sukhoi Su-25: The Soviet Union's Tank-Buster*, Midland Publishing, 2008 (ISBN 1-85780-254-3)
- (en) E Gordon et Alan Dawes, *Sukhoi Su-25 Frogfoot : close air support aircraft*, Ramsbury, Airlife, 2004 (ISBN 1840373539).
- (en) Stewart Wilson, *Combat aircraft since 1945*, Shrewsbury, Airlife, 2000 (ISBN 1875671501).

Voir aussi [modifier le code]

Développement lié

- Soukhoi Su-28

Aéronefs comparables

- Fairchild A-10 Thunderbolt II
- Iliouchine Il-102
- Northrop YA-9
- IAR 93 (en)/Soko J-22 Orao

Sur les autres projets Wikimedia :

Soukhoï Su-25, sur Wikimedia Commons

Ordre de désignation

Su-7 - Su-9/Su-11 - Su-15 - Su-17/Su-20/Su-22 - Su-24 - **Su-25** - Su-27 et dérivés

Articles connexes

Soukhoï

Liens externes [modifier le code]

- Inventaire détaillé de l'intérieur du cockpit du Su-25 avec photos légendées en russe et en français (pdf) sur le site de simulation checksix-fr.com
- (en) Su-25 Historical Background , sur le site du constructeur Sukhoï
- (en) The Sukhoi Su-25 "Frogfoot" , sur Air Vectors

v · d · m	Avions produits par Soukhoï
Chasseurs/Intercepteurs	Su-9 (II) Su-11 (II) · Su-15 (II) · Su-27 · Su-30 (MKA/MKK/MKI/MKM) · Su-33 · Su-35 · Su-35BM · Su-37 · T-50/PAK FA
Bombardiers/Attaque	Su-2 · Su-4 · Su-7 (II) · Su-17 (II) · Su-20 · Su-22 · Su-24 · **Su-25** · Su-32/Su-34 · Su-39
Reconnaissance	Su-12
Entraînement	UTB · Su-26 · Su-28 · Su-29 · Su-31
Transports	Su-38 · Su-80 · S-21 · KR-860 · Superjet 100
Expérimentaux	Su-1 · Su-3 · Su-5 · Su-6 · Su-7 (I) · Su-8 · Su-9 (I) · Su-10 · Su-11 (I) · Su-13 · Su-15 (I) · Su-17 (I) · Su-47 · P-1 · T-3 · T-4
Projets annulés	KR-860 · T-60S

Portail de l'aéronautique Portail de la Russie Portail de la guerre froide

Catégories : Avion militaire de la guerre froide | Avion militaire soviétique ou russe | Soukhoï | Avion d'attaque au sol | Avion bimoteur | Avion à turboréacteur

Dernière modification de cette page le 23 juillet 2014 à 12:45.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons paternité partage à l'identique ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.
Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.

Politique de confidentialité À propos de Wikipédia Avertissements Développeurs Version mobile